

MORE

PROSINAC 2020. / SIJEČANJ 2021. • BROJ 257 GODINA XXVI • CIJENA 32 KN 5,50 EUR



PODMORJE PALAGRUŽE

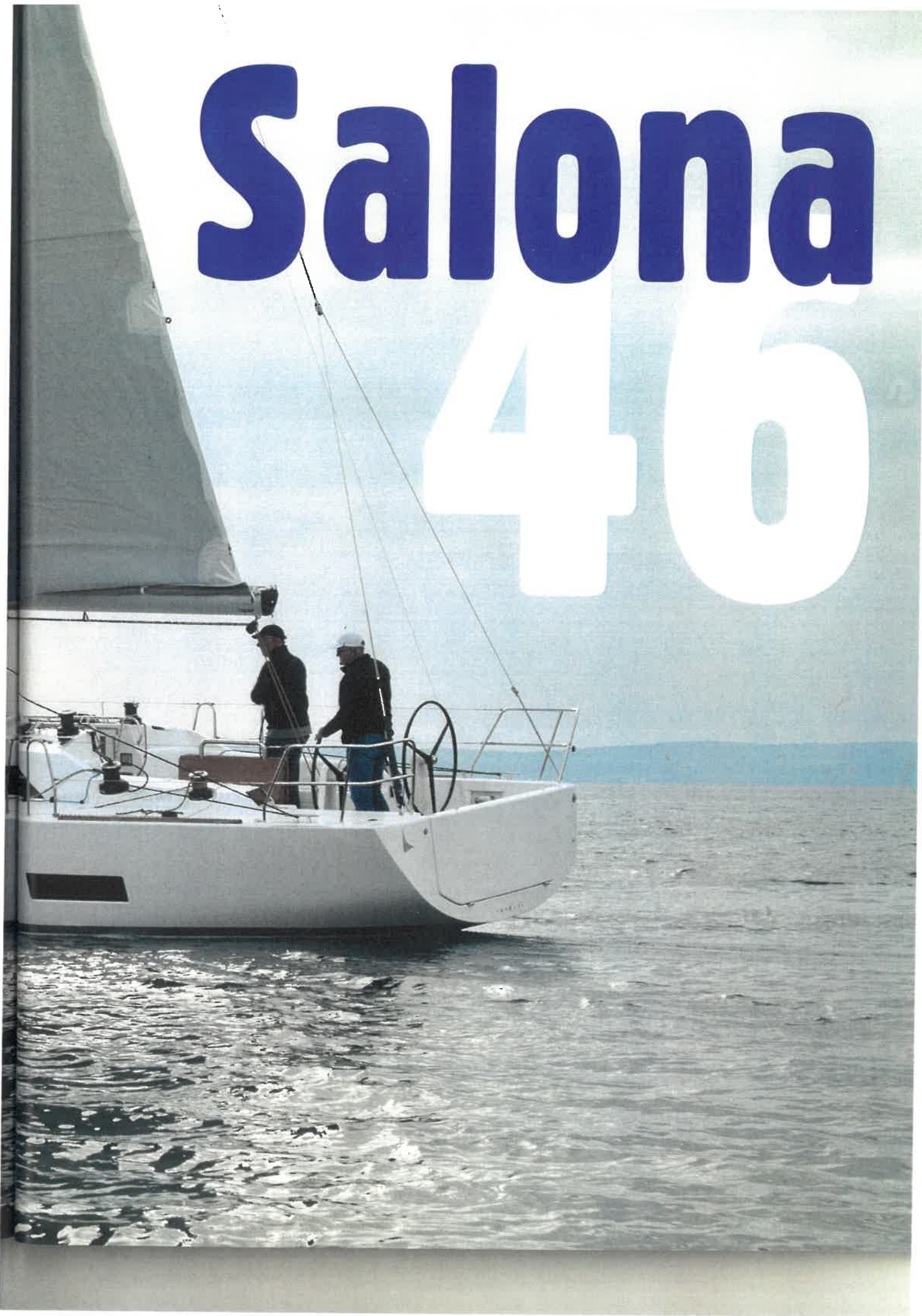
Kako se odvijaju arheološka
istraživanja u podmorju
Diomedovog otoka i kako
žive istraživači na Palagruži



TEST

*Prvi u svijetu imali smo priliku
zajedriti novom jedrilicom
solinskog brodograditelja.*

Salona 46





JEDRILI Karlo Kuret i Braslav Karlić
NAPISAO Braslav Karlić
SNIMIO Teo Marević

ma li bolje, teško mi je i zamisliti. Na kormilu nove Salone 46 potpisnik je ovih redaka, a jedra mi trima, diže i spušta Karlo Kuret, jedan od najboljih hrvatskih jedriličara uopće, sudionik četiri Olimpijade i America's Cupa, osvajač medalja na europskim i svjetskim prvenstvima, pobjednik tko zna koliko regata u krstašima, jedrar ali i čovjek koji se voli otputiti na more s obitelji pa guštati jedreći od vale do vale. Idealan je za mentora i savjetnika. Često je jedrio Salonama 44 i 34, izradio je jedra za 46-icu pa i pomogao u njenom razvoju. I sigurno ima izraženu emociju prema jedrilici na kojoj se nalazimo. Priznajem, imam je i ja, jer ona je hrvatski proizvod u čijem su nastajanju sudjelovali slovenski projektanti i bošnjački vlasnici solinske tvrtke koja ju je sagradila. A kad se kod nas nešto proizvede, pa još i u ovoj pandemijskoj godini, treba skinuti kapu, ali i ostati objektivan.

Salona 46 višestruko je vrijedna pažnje. Ona je po svemu moderan, brz krstaš nastao na iskustvima Salone 44, projektiran tako da zadržava i neke klasične vrijednosti. Prvenstveno se tu radi o eleganciji i mekoći linija, relativno manjoj širini u odnosu na dužinu trupa, osobito u krmenom dijelu, što odaje dojam nenapuhane jedrilice nešto tradicionalnijih linija koje dugo traju i privlače. U njih se lijepo uklapaju po tri ostakljenja sa svake strane trupa i veliki uzdužni stakleni prozor na kabini. Odnose dužine i širine približno jednake kao kod Salone naći ćemo kod trupova Grand Soleila 44, X-Yachtsa 46 ili Italie 13,98 koje će neki nazvati regatnim, a drugi brzim krstašima. Jarbol i oputa u kojoj se bočne pripone hvataju za bokove jedrilice postavljeni su tako da omogućavaju suvremeni plan jedrilja, u kojem su uz veliko glavno jedro u igri flok, manja genova, genaker i Code 0. Naravno, na zahtjev se može dodati klizač za tangun spinakera. Suvremena je i T kolumba s torpeda bulbom koji doseže do 2,61 m, a teži

Moderan, brz krstaš elegantnih i mekih, pomalo klasičnih linija

Otvoren pramac
s fiksnim
baštunom

Dobra
pozicija za
kormilara

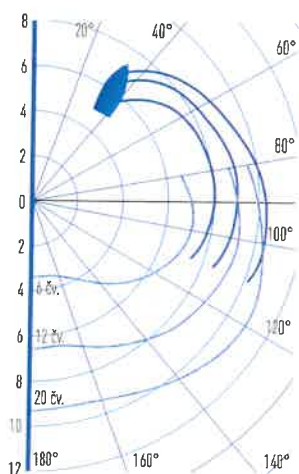
3025 kg i jamči dobru stabilnost. Pod morem je jedan dubok list kormila. K tomu je u prvi primjerak instaliran *Oceanvoltov* elektropogon s dva motora ukupne snage 40 kW, a jedra su izrađena od *Membrane forte*, jedinog u potpunosti razgradivog kompozitnog materijala pa možemo reći da je njen pogon uistinu ekološki.

EVOLUCIJA U DIZAJNU

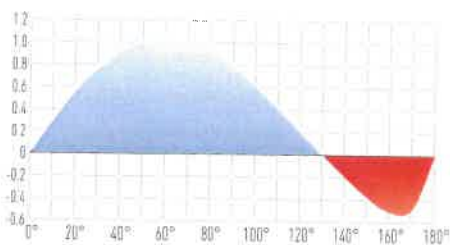
Četrdeset šesticu je projektirao slovenski *J&J Design* braće Japeca i Jerneja Jakopina, kojem je dao ruku kućni projektantski tim Salone dizajniranjem elemenata interijera i brodskih sustava u kojem su sudjelovali Marin Donadini, Frano Delić, Ivica Gunjača i Roland Kučas. Očito su u brodogradilištu nakon izleta u suradnju s Mauricijem Cosuttijem zaključili da im rad s Jakopinima, koji su uostalom do sada projektirali sve Salone osim dvije najveće od 60 i 67 stopa koje potpisuje Jason Ker, više odgovara. Rezultat tog zajednički obavljenog posla je jedrilica koja svakako znači povratak najboljemu što je solinski škver u skoro dvadeset godina postojanja uspio napraviti i radi čega je uostalom stekao ugled među jedrilčarima. Ona je na svoj način evolucija Salone 44, jednog od najboljih proizvoda AdBoatsa koju su također isctrali *J&J*, i ne skriva svoje korijene. Međutim, ovo nije samo za dvije stope produžena stara jedrilica, već potpuno novi dizajn koji je zahtijevao izradu novih kalupa trupa i palube. Trup je ispunjeniji u pramčanom dijelu i okomite prove, bočne linije krmenog dijela su izdužene kako bi se smanjio otpor u orcu, krmeno zrcalo je okomito. Cilj je bio napraviti mediteranski tip jedrilice koja vrlo dobro jedri, za koju ne treba velika posada, koja je ergonomski dobro osmišljena, koja pruža dovoljno prostora na palubi te u salonu i kabinama, koja je relativno lagana, ima dobru stabilnost i koja se svojim karakteristikama izdiže itekako iznad prosjeka, ali nigdje ne ide u ekstremnost. Tomu treba dodati i nekoliko važnih konstrukcijskih elemenata. Trup i paluba izliveni su metodom vakuumske infuzije od epoksi vinilestera, a iznad vodene linije izrađeni su u sendviču. Premazani su bijelim izoftalničnim gelcoatom, a radi optimalnog odnosa težine i čvrstoće korištena su biaksialna i triaksialna staklena vlakna. Struktura jedrilice u cijelosti je ojačana čeličnom rešetkastom konstrukcijom u središnjem dijelu trupa. Na nju je učvršćena kolumba, oslanja se peta jarbola, a uz dodatna ojačanja napravljena u 3D infuziji spojena je s hvatištima pripona. Sve je to garancija čvrstoće i vrlo solidne izrade.

U KOKPITU I NA PALUBI

Kod jedrilica mediteranskog tipa kokpitu i njegovoj ergonomiji u kojem posada mnogo boravi, a prilikom jedrenja i radi, mora se obratiti dužna pažnja. I makar se čini da tu nema mnogo što za izmišljati, svaki detalj je važan i utječe na kraju na dojam i ugodu plovidbe. Koliko sam mogao vidjeti, taj je posao obavljen bez greške. Unatoč manjoj širini od nekih konkurentnih jedrilica, kokpit je prilično dug, optimalne prostranosti i u njemu ima dovoljno mjesta za barem šest odraslih osoba. Za one koji će se u njemu samo prevoziti, dvije klupe su sasvim dovoljne za sjedenje ili izležavanje, a stol po sredini kad nije rasklopljen, ne zauzima previše prostora. Taj dio kokpita okružen je s



Klasičan raspored vinčeva u prednjem dijelu kokpita i na kabini



tri para Harkenovih vinčeva, jednim na kabini i dva iznad klupa. Riječ je o dva para pedesetica i jednom paru šezdesetica, a jedan od vinčeva za gindace ima i elektropogon. Dvije baterije po šest stopera nalaze se uz vinčeve na kabini, a ispred njih ulaminiran je žlijeb za slaganje sprayhuta kad nije u upotrebi. Kormilaru je ostavljen veliki prostor iza dvaju ne pretjerano velikih kola kormila izrađenih od karbona pa u svakom trenutku može odabrati optimalan položaj za upravljanje i kontrolu jedara. Kad se brod malo više nagne, dobro će mu doći dva uporišta za noge u podu. Ispred kormila je klizač hvatišta škote glavnog jedra u malom kanalu prekrivenom tikovinom kad nije u upotrebi. Osam milimetara debelom tikovinom standardno su prekriveni sjedišta klupa i pod kokpita te krmena platforma koja ga podignuta potpuno zatvara. Položaj vinčeva optimalan je za trimera, ali ako je posada reducirana, kormilar će se morati malo protegnuti do vinča kojim se trima škota glavnog jedra. Uz desno kormilo smještene su, malo nezgodno, dvije ručice za upravljanje motorima, pod njima je komanda autopilota, uz klupe su dva multifunkcionalna plotera, a ostali instrumenti nad ulazom u kabinu. Treba još reći da su pod stražnjim dijelom kokpita dva prilično velika gavona, a još po jedan manji je ispod svake klupe.

Iz kokpita se lako prelazi na široke bočne prolaze pa na provu ili kabinu. Kako su škote glavnog jedra i svi gindaci provučeni ispod palube, ne prijete opasnost da za neki od njih zapnemo. I sve bokaporte na kabini i provi su u razini palube pa ni one neće smetati kretanju. Na samom pramcu je snažan i širok fiksni karbonski baštun, ispod kojeg je konstrukcija nosača sidra dovoljno udaljenog od prove i na kojeg se hvata genaker ili Code 0. I jedan i drugi se po potrebi mogu skinuti. Buban prednjeg rol jedra skriven je ispod palube. Jarbol je aluminijski, frakcionalni - sedamosminski, Seldenov s dva križa, prolazi kroz kabinu i oslanja se na metalnu rešetku. Pripone su punog presjeka i hvataju se na bokove jedrilice



dok se zaputka od dyneme račva na dva kraja, a nateže se hidrauličnim uređajem.

UDOBNO POTPALUBLJE

U unutrašnjosti Salona zadržava klasičan trokabiniski (moguć je i četverokabiniski) raspored s vlasničkom kabinom sa zasebnom kupaonicom u provi, dvije jednake krmene kabine i salonom u kojem se kuhinja nalazi desno od ulaza. Ispred nje je klupa oblika U s blagovaoničkim stolom koji se može rastvoriti sve do klupe uz desni bok, u koju je integriran i navigacijski stol koji se može spustiti. Ostatak tog boka u salonu zauzima velika kupaonica namijenjena dvjema stražnjim kabinama. Sve su to provjerena rješenja koja osiguravaju mnogo prostora u kuhinji opremljenoj plinskim štednjakom s tri gorionika, dva hladnjaka, dvostrukim sudoperom i mnogo mjesta za odlaganje, dovoljno mjesta za serviranje ručka ili večere za šest odraslih osoba ili njihovo opuštanje no tu je i mnogo sitnih detalja poput već spomenutog navigacijskog stolića ili zgodnog bara skrivenog u nosaču stola koji daju dodatni šarm salonu. Namještaj je izrađen vrlo precizno i lijepo izgleda, prekriven je hrastovim furnirom dok su podnice od okume voodootporne šperploče i HPL laminata. Kroz bočne otvore i velike uzdužne staklene prozore dolazi dovoljno svjetla pa je osjećaj ugone potpun. Obje kupaonice su prilično prostrane, imaju prostore za tuširanje koji se mogu odvojiti te toalete spojene na crne tankove.

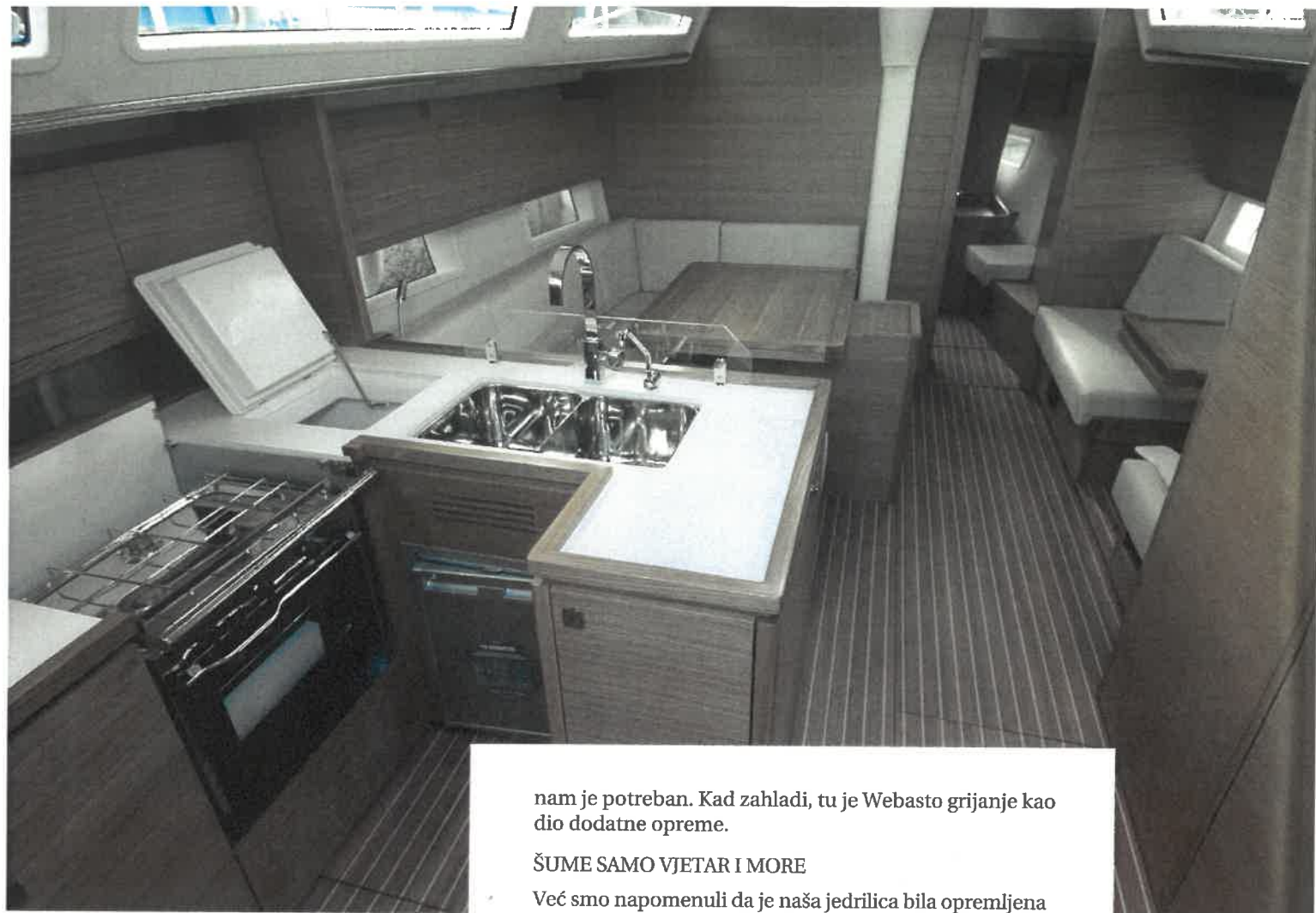
U vlasničkoj kabini, zahvaljujući većem pramčanom volumenu, ima dovoljno mjesta za pravi bračni krevet, ormar i dovoljno ormarića za odjeću, a tu je i minijturna tapecirana klupica. Ispod kreveta su veliki prostori za odlaganje koji su kod naše jedrilice poslužili za smještaj dva dodatna spremnika za vodu. Krmene kabine su točno toliko prostrane koliko očekujemo na ovalikoj jedrilici. Kreveti su dovoljne širine da na njima spavaju dvije odrasle osobe. Tu je i prilično velik ormar, još jedno manje spremište pod njim, a onu eleganciju i nenapuhanost s početka ove priče ovdje se plaća nešto manjom voluminoznošću kabina i nižim stropom nad ležajevima. Sve kabine imaju bočna ostakljenja i prozore prema kokpitu, odnosno bokaportu na stropu prednje kabine, kroz koje struji svježi zrak kad



Sportski ali i udoban kokpit



Otvorena krmena platforma



nam je potreban. Kad zahltadi, tu je Webasto grijanje kao dio dodatne opreme.

ŠUME SAMO VJETAR I MORE

Već smo napomenuli da je naša jedrilica bila opremljena elektropropulzijom pa se ono što se nalazi u motornom prostoru i ispod stražnjih kreveta bitno razlikuje od uobičajenog. Tako se ispod stepenica kojima silazimo u salon umjesto motora krije *Cleantronov* set baterija ukupnog kapaciteta od 30,4 kWh dok su pod krevetima dva *Servo-Prop 10* sustava. Sastoje se od motora snage 20 kW (27 KS), 10 kW generatora, sail drivea, propelera, kontrolera motora, kabela, displeja i sustava hlađenja. Sustav, osim kad je to potrebno, pokreće jedrilicu tijekom jedrenja okretanjem propelera i generira energiju, i to do 500 W prilikom jedrenja brzinom od 6 čvorova bez da je bitno usporava. Izračuni pokazuju da je to manje od 0,1 čvor. Naravno, sve je gotovo bešumno, a dva razmaknuta propelera pod krmom omogućavaju lako izvođenje svih potrebnih manevara u prepunim marinama i lukama. Već je gotovo postalo pravilo da, kad se ukaže prilika isprobati neku novu jedrilicu, patimo od nedostatka vjetera. Ni ovaj put vremenske prilike nisu učinile iznimku pa smo, nakon par sati čekanja u Labudovoj marini u Splitu koje smo iskoristili za detaljan pregled jedrilice i razgovor s Marinom Donadinijem, direktorom AD Brodova, isplovili očekujući dašak tramuntanice pod Sustipanom i uz puntu Čiova, kako su ih za rano poslijepodne manje Aladin, a više Karlo predvidjeli.

I bi tako, taman kad smo podigli jedra, najprije glavno i genovu, more pred Splitom se namreškalo, vjetar se digao skoro do četiri čvora, Karlo je natrimao jedra za prilično visoku orcu, a ja uhvatio kurs s kakvih milju od kraja put Vile Dalmacije. Pogled na B&G displej pokazao je da se krećemo brzinom od 4,6 čvorova. Lijepo, i prilično

Prostran i funkcionalan salon

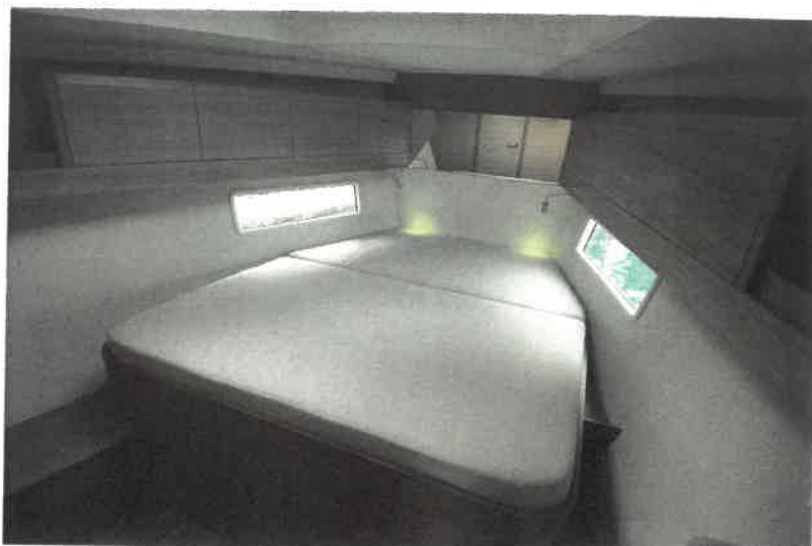
SALONA 46

Dužina preko svega	14,14 m
Dužina trupa	13,50 m
Dužina na vodnoj liniji	12,23 m
Širina	4,20 m
Gaz	2,44/2,61 m
Visina jarbola nad morem	20,60 m
Istisnina	9800 kg
Balast	2887/3025 kg
Spremnik vode	200 l
Spremnik goriva	210 l
Holding tank	2x40 l
Motor	4JH57 Common Rail 57 KS
El. pogon	Dual ServoProp 10 system
Baterije	Cleantron 30,4 kWh
Glavno jedro	63,90 m ²
Genova 105%	45,10 m ²
Genaker	153 m ²
Code 0	100 m ²
FH	16,60m
J	51,75 m
P	17,08 m
E	6,20 m
Kategorija	A - ocean
Dizajn	J&I/Salona design
Osnovna cijena	259.000 eur
Cijena testiranog plovila	432.554 eur

Proizvođač: Salona Group LTD., Matoševa 8, 21210 Solin, Hrvatska; tel.: +385 (0) 21 275 022, e-mail: info@salonayachts.com, sales@salonayachts.com

Sve pohvale Jakopinima i Saloni, ovo je performanse kruzer s kojim se može i regatavati

brže od vjetra. Očekivali smo nešto takvo, ali valjalo je dobiti potvrdu i u stvarnosti. Napravili smo i nekoliko viradi u kojima Salona nije bitno usporavala i u tren je ponovo hvatala brzinu. Kako se uvjeti za jedrenje nisu bitno mijenjali, odlučili smo zarolati genovu i podići genaker. I tu se Salona pokazala živahnom. Uz vjetar koji se podigao na 6,5 uhvatili smo brzinu od 5,8 čvorova uz kut od 120 stupnjeva. Jedrili smo tom konstantnom brzinom kakvih pola sata niz vjetar, napravili par pojlabandi i onda je sve ponovo stalo. Nije bilo druge nego spustiti jedra i upaliti motore zaključivši da je šteta što nismo imali priliku zajedriti po nekom pravom maestralu ili jugu koje su najavljivali za koji dan kasnije pa probati sve što ova očito brza i dobra jedrilica može pokazati. U međuvremenu ostaje nam baciti pogled na njen polarni dijagram i zaključiti da joj pri dvadeset čvorova nisu nedostižne brzine od osam i više čvorova u orcu, deset mezzonave i jedanaest niz vjetar. Bila bi to prava uživanja. Ovako smo uživali motorirajući samo uz zvuk valova brzinama između 6 i 8,5 čvorova dok su nam instrumenti motora pokazivali da imamo autonomije za 10, odnosno 3 sata plovidbe. Bili smo jedini na moru, pred ACI-jem i Labudom nije bilo nikoga pa nismo morali isprobavati manevarske sposobnosti pogona s dva propelera. Učinili smo to kasnije, kad smo Salonu vratili na njen vez u Marinu Kaštela i



Stražnja i
vlasnička kabina;
kupaonica u
vlasničkoj kabini

Elektromotor pod
krevetima stražnje
kabine i baterije
ispod stepenica

ustanovili da je gotovo okrećemo na mjestu kad valja krmom ući na vez. Zaključit ću Karlovim riječima: „Meni je brod vrlo skladan. I ono što je bitno, ugodne je, meke linije. Ja sam možda po prirodi malo konzervativniji pa mi to odgovara. Ono što je oku ugodno, to je generalno i dobro i brzo i ja to očekujem od ove jedrilice. Ergonometrijski, u detaljima i proporcijama sve je na svome mjestu, jednostavno i funkcionalno. Znači, nije se išlo na nove sustave poput onoga jedan vinč za sve gindace. Svako jedro, svaki konop ima svoj sustav natezanja. Dakle, šest vinčeva, sve je *defacto* maksimalno. I regatni brod ne bi imao ništa drugačije. Što se tiče samih performansi i jedrenja, tu nema ničeg pogrešnog. Brod je izbalansiran, ugodan je na kormilu. Odnos stabilnosti i veličine jedara je optimalan. Zaista, sve pohvale i projektantu Jakopinu i timu Salone. Ovo je performanse kruzer s kojim se može potencijalno regatavati.“ Dodati ću i ja da je i osnovna cijena ovog vrlo solidno opremljenog broda odgovarajuća. Naš je primjerak imao čitav niz opcija uključujući i elektropogon koji sam za sebe dođe 54.700 eura pa je ona znatno viša, ali i dalje mislim da će na tržištu biti itekako konkurentan i uspješan. ●

